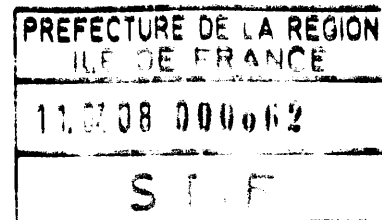


Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0453

Séance du 9 juillet 2008



**AVANT-PROJET MODIFICATIF
&
CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLEMENTAIRE
TRANCHE FONCTIONNELLE T 3**

**TRAMWAY VILLEJUIF – ATHIS MONS PUIS JUVISY-SUR-ORGE
Première phase : Villejuif – Athis-Mons**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000,
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la délibération n°2006/1168 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006,
- VU** la délibération n°2008/0133 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 14 février 2008,
- VU** le rapport n° 2008/0453,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 juillet 2008,

CONSIDERANT que la convention de financement relative à la première tranche fonctionnelle T 1 de cette opération a été notifiée le 4 septembre 2007 et que la convention de financement relative à la deuxième tranche fonctionnelle T 2 est en cours de signature,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet modificatif relatif à la création de la ligne de tramway entre Villejuif et Athis-Mons, annexé à la présente délibération est approuvé pour un montant de 292,1 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

ARTICLE 2 : la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle T 3, avec,

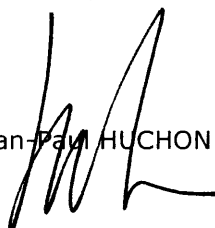
- la Région d'Ile-de-France,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de l'Essonne,
- la RATP,
- la Direction Départementale de l'Equipement de l'Essonne,
- la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France,
- et le STIF,

en présence de l'Etat,
annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 3 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

CONVENTION

*régissant les rapports entre
les financeurs, les maîtres d'ouvrage
et le Syndicat des Transports d'Ile de France,
relative à la réalisation de l'opération*

A3B – TRAMWAY VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS

convention complémentaire

tranche fonctionnelle 3

* * *

<i>Version</i>	<i>Dates</i>	<i>auteurs</i>	<i>observations</i>
<i>V0</i>	<i>21/04/2008</i>	<i>STIF - MK/FG</i>	<i>création</i>
<i>V1-0</i>	<i>25/04/2008</i>	<i>STIF - FG</i>	<i>Compléments - version pour diffusion avant comité de suivi du 5 mai 2008</i>
<i>V2-0 (Var A)</i>	<i>22/05/2008</i>	<i>STIF - FG</i>	<i>Variante A Version corrigée suite à la réunion du 19/05/08</i>
<i>V3-0 (Var A-PRIME)</i>	<i>05/06/2008</i>	<i>STIF - FG</i>	<i>Prise en compte corrections RATP Variante A-prime Remarques réunion du 05/06/08</i>
<i>V3-1 (Var A-PRIME)</i>	<i>13/06/2008</i>	<i>STIF - FG</i>	<i>Prise en compte remarques DREIF 12/06/08 et corrections de rédaction MP</i>

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2.	DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	8
2.1.	DESIGNATION DES MAITRES D'OUVRAGE	8
2.2.	DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	8
ARTICLE 3.	RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	9
3.1.	MAITRES D'OUVRAGE	9
3.1.1.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage Département du Val de Marne (après le 01/01/2006)</i>	9
3.1.2.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (avant le 01/01/2006)</i>	10
3.1.3.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (après le 01/01/2006 et avant le 01/01/2007)</i>	10
3.1.4.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DIRIF (à compter du 01/01/2007)</i>	10
3.1.5.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91</i>	11
3.1.6.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP</i>	11
3.1.7.	<i>Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :</i>	12
3.2.	MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR.....	13
ARTICLE 4.	DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION	13
ARTICLE 5.	ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE ...	13
5.1.	ESTIMATION DES DEPENSES	13
5.2.	BASE DE COMPARAISON DES COUTS	14
5.3.	COUT D'OBJECTIF DE LA DDE 94 (JUSQU'AU 01/01/07) ET DE LA DIRIF (APRES LE 01/01/07).....	14
5.4.	COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE.....	14
5.5.	COUT D'OBJECTIF DE LA DDE 91	15
5.6.	COUT D'OBJECTIF DE LA RATP	15
5.7.	COUT D'OBJECTIF DE DEGAGEMENT DES EMPRISES SUR LEURS DOMAINES RESPECTIFS	15
5.8	COUT D'OBJECTIF DES DEVOIEMENTS DE RESEAUX SUR CERTAINS SECTEURS DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE	16
ARTICLE 6.	DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES.....	17
6.1.	TRANCHE FONCTIONNELLE T3 :	17
6.1.1.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne</i>	17
6.1.2.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 91</i>	17
6.1.3.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la DIRIF</i>	18
6.1.4.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP</i>	18
6.1.5.	<i>Pour le dégagement des emprises respectives</i>	18
6-1-6	POUR DES DEVOIEMENTS DE RESEAUX SUR CERTAINS SECTEURS DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE	19
ARTICLE 7.	FINANCEMENT DE LA TRANCHE T₃	19
7.1.	ENGAGEMENT DES FINANCEURS	19
7.2.	PLAN DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE T3 (CE 01/2006).....	19
7.3.	ENGAGEMENT DU STIF	20
7.4.	AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS	21
ARTICLE 8.	ECHÉANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION	21
8.1.	ECHÉANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME	21
8.2.	ECHÉANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE	21
8.3.	AJUSTEMENT DES ECHÉANCIERS	21
ARTICLE 9.	MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT ...	21
9.1.	AUTORISATIONS DE PROGRAMME.....	21
9.2.	CREDITS DE PAIEMENT	21
9.3.	MANDATEMENT ET REGLEMENT	22
9.4.	BENEFICIAIRES	22
ARTICLE 10.	COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION.....	22

ARTICLE 11.	MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI	24
11.1.	COMPTABILITE DE L'OPERATION.....	24
11.2.	INFORMATION	24
11.3.	SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	24
11.4.	INTERVENTION D'EXPERTS	24
ARTICLE 12.	MODIFICATION DE L'AVANT PROJET.....	25
ARTICLE 13.	DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	25
13.1.	CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE	25
13.2.	MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF	26
13.2.1.	<i>Dépassement du coût d'objectif.....</i>	26
13.2.2.	<i>Diminution du coût d'objectif.....</i>	26
13.3.	MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS	26
13.4.	CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF	27
ARTICLE 14.	ACHEVEMENT DES TRAVAUX.....	27
ARTICLE 15.	BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER	27
ARTICLE 16.	EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE	28
ARTICLE 17.	PUBLICITE - COMMUNICATION.....	28
ARTICLE 18.	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	28
ARTICLE 19.	RESILIATION DE LA CONVENTION	29
ARTICLE 20.	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	29

ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

En premier lieu,

La Région d'Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° du ,

Le Département du Val de Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du ,

Le département du Val de Marne est également maître d'ouvrage de cette opération,

Le Département de l'Essonne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du ,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DDE 91.

La Direction Interdépartementale des Routes Ile-de-France, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DIRIF,

La Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée son Président Directeur Général, ci-après dénommée sous l'appellation RATP.

La RATP est également financeur de cette opération.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue Villars 75007 PARIS représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du conseil n°2008/0133 en date du 14 février 2008.

En présence de,

L'Etat, représenté par le préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris, en qualité de financeur de l'opération au titre des contrats de plan 2000 – 2006 et de projets 2007 – 2013.

VU les Contrats de Plan et de Projet Etat - Région d'Ile de France respectivement 2000-2006 et 2007-2013 signés les 18 mai 2000 et 23 mars 2007,

VU l'avant-projet de l'opération "tramway de Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons" approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 13 décembre 2006,

VU l'avant-projet modificatif présenté à l'approbation du Conseil du STIF du 9 juillet 2008,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val de Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val de Marne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative la tranche fonctionnelle TF1 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le 4 septembre 2007,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val de Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val de Marne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative la tranche fonctionnelle TF2 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le ,

VU la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 12 février 2007 par le CG 94, la DDE 91, la DDE 94, la RATP, la SEMMARIS, la SILIC, SOGARIS et le STIF,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

L'opération intitulée " Tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons " est inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France du 18 mai 2000, à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun), pour un montant de 182,94M€ (conditions économiques de janvier 2000) et au contrat de projets Etat – Région-Ile-de-France 2007-2013 (chapitre 5 : contribuer à l'accessibilité) pour un montant de 236,50 M€ (conditions économiques de janvier 2006).

Ce projet répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile de France et au Plan de Déplacements Urbains : il favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile.

Le projet se développe sur une longueur d'un peu plus de 11 kilomètres, depuis le terminus actuel Villejuif Louis Aragon de la ligne 7 du métro jusqu'au centre commercial d'Athis-Mons. Il comporte la création de 18 stations, d'un site de maintenance et de remisage des rames sur la commune de Vitry-sur-Seine, d'une gare routière au terminus d'Athis-Mons, de 3 ouvrages d'art et 7 postes de redressement pour l'alimentation en énergie de la ligne.

- De Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RN7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres de largeur.
- Depuis l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway emprunte l'avenue de la République (RD65bis) et dessert le MIN de Rungis à la Porte de Thiais où il assure une correspondance avec le TVM.
- Il dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Épine avec la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus de la RN7, puis il franchit la RN 186 et l'A86 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art pour desservir le secteur administratif de Sogaris et le secteur du MIN de la porte de Rungis qui est déplacée pour le passage du tramway.
- Le tramway dessert ensuite la zone d'activité de la SILIC pour rejoindre la rue de la gare à Rungis où il assure une correspondance avec la gare Rungis la Fraternelle de la ligne C du RER.
- Puis Il emprunte le domaine d'Aéroports de Paris pour desservir successivement les zones d'activités d'Orlytech, d'Orlyfret et l'aérogare d'Orly-Sud, après avoir franchi l'autoroute A106 et la RN7 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art.
- Le tramway s'inscrit ensuite latéralement à la RN7 sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare, puis à nouveau dans le domaine d'Aéroports de Paris, dans l'emprise du musée Delta pour rejoindre le terminus devant le centre commercial d'Athis-Mons.

Cette opération a fait l'objet de l'Avant Projet et de l'Avant-Projet modificatif visés ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant projet initial était de 287,134 M€ (CE 01/2006), à financer selon le plan de financement suivant :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	46,35	133,074
Subvention de l'État	20,27	58,200
Prêt de la Région à la RATP	13,51	38,800
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
TOTAL	100,00	287,134

Cette répartition a évolué pour tenir compte des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention, sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche T 1 : 4,978 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'applique pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Par ailleurs, concernant la mise en œuvre du contrat de projets 2007-2013, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets¹. Cette disposition s'applique dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération, et a conduit au plan de financement global suivant :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	75,19	215,886
Subvention de l'État	3,21	9,210
Prêt de la Région à la RATP	1,73	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
TOTAL	100,00	287,134

Le coût d'objectif a évolué pour tenir compte :

- Du décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1^{er} janvier 2006) et de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ;
- Des modifications de programme prises en compte dans l'Avant Projet modificatif impliquant une augmentation du périmètre de financement de la RATP pour la prise en charge d'une partie du dévoiement des réseaux de la plate-forme aéroportuaire, des reprises d'études liées à la modification de la disposition du site de maintenance et de remisage, du tracé du tramway dans la traversée de la plate-forme aéroportuaire, et des économies de coût de ce nouveau tracé.

Ainsi, le coût d'objectif correspondant à l'Avant Projet modificatif s'établit à **292,100 M€** (CE 01/2006).

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	74,91	218,804
Subvention de l'État	3,25	9,507
Prêt de la Région à la RATP	1,70	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,71	48,811
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,42	10,000
TOTAL	100,00	292,100

Le détail de ce plan de financement et la répartition par maître d'ouvrage sont donnés en annexe o.

L'opération est finalement décomposée en 3 tranches fonctionnelles, dont le financement de la 3^{ème} (T 3) fait l'objet de cette convention.

La prise en charge de surcoûts actuellement en cours d'identification (en matière d'acquisitions foncières notamment) n'est pas incluse dans cette tranche mais devra faire l'objet d'un avenant à formaliser dans les meilleurs délais, et en tout état de cause d'ici la fin 2008.

¹ L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunions du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : " Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons ".

Une première convention de financement, notifiée le 4 septembre 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle T 1 de l'opération.

Une deuxième convention de financement, notifiée le _____, a fixé le financement d'une deuxième tranche fonctionnelle T 2 de l'opération.

La présente convention établit le plan de financement de la tranche fonctionnelle T 3 et fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'Avant Projet et l'Avant Projet modificatif visés ci-dessus.

Le financement des travaux pour la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS fait l'objet par ailleurs de conventions spécifiques entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés.

Le financement des études et des travaux pour le dévoiement d'une partie des réseaux sur la plate-forme aéroportuaire fera de même l'objet de conventions spécifiques entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés, gestionnaires de réseaux dévoyés.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« A3b-Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons »

avec, si nécessaire le cas échéant, la mention « tranche fonctionnelle T3 ».

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont :

- Le Département du Val de Marne, la DDE 91 et la DIRIF qui reçoivent directement les financements des financeurs,
- La RATP qui reçoit directement les financements des financeurs pour sa part de maîtrise d'ouvrage et pour celles de la SEMMARIS, de la SILIC et de SOGARIS, ainsi que pour le dévoiement d'une partie des réseaux concessionnaires sur la plate-forme aéroportuaire,
- Pour le dégagement des emprises sur les domaines respectifs, la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS qui reçoivent les financements de la RATP à travers des conventions spécifiques,

Leur périmètre respectif d'intervention est décrit à l'article 3 ci-après.

2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

Par sa décision numéro 2006/1168 du 13 décembre 2006, approuvant l'avant projet de l'opération, le STIF a désigné la RATP en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

3.1. Maîtres d'ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage : Département du Val de Marne, DDE 91, DIRIF et RATP est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Chacun des maîtres d'ouvrage est responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'Avant Projet établi par lui et approuvé par Conseil du STIF le 13 décembre 2006.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département du Val de Marne, la DDE 91, la DIRIF et la RATP, et pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'article 4 ci-après et du coût d'objectif défini à l'article 5 ci-après,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8 ci-après.

Les opérations communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'un ou plusieurs d'entre eux, engagent la responsabilité des maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie, archéologie préventive, OPC, maîtrise d'œuvre de coordination...).

D'un commun accord entre l'ensemble des maîtres d'ouvrage et le STIF, la charge de conception de la communication pour l'opération sera prise en charge par le Département du Val-de-Marne, la DDE91, la DIRIF et la RATP, proportionnellement à leurs montants de travaux respectifs.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

3.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage Département du Val de Marne (après le 01/01/2006)

Le Département du Val de Marne assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RN7;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie et de requalification de la RN7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - les travaux de plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
 - la protection des arbres existants;
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
 - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (avant le 01/01/2006)

Jusqu'au 1^{er} janvier 2006, la DDE94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RN7;
- l'ensemble des études d'aménagement de voirie et de requalification de la RN7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais et d'aménagements de voirie liés au tramway avenue Lindbergh à Rungis, à savoir :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - les travaux de plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage (provisoire et définitif);
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - le mobilier urbain ;
 - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- la reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les études relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances.

3.1.3. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (après le 01/01/2006 et avant le 01/01/2007)

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

3.1.4. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DIRIF (à compter du 01/01/2007)

La DIRIF assure depuis le 1^{er} janvier 2007 la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

3.1.5. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91

La DDE 91 assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie de la RN7 à Orly et de la gare routière d'Athis-Mons, à savoir :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
 - la protection des arbres existants;
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
 - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

3.1.6. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux relatifs au système de transport sur l'ensemble de la ligne :
 - les infrastructures de la plate-forme sur l'ensemble du tracé;
 - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
 - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du GLO du tramway ;
 - l'assainissement de la plate-forme
 - la signalisation ferroviaire ;
 - l'alimentation électrique : poste de redressement, lignes aériennes de contact (LAC), fourniture et pose des supports de LAC;
 - le site de maintenance et de remisage des rames situé sur la commune de Vitry-sur-Seine ;
 - les courants faibles ;
 - les modifications ou créations de locaux d'exploitation bus rendus nécessaires dans le périmètre du projet;
- les ouvrages d'art ;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie dont la maîtrise d'ouvrage lui a été transférée par le Département du Val de Marne avenue de la République à Chevilly-Larue, la SOGARIS rue latérale à Rungis, la Ville de Rungis rue de la gare à Rungis, Aéroports de Paris sur leur domaine d'une part et d'autre part été attribuée par le STIF au niveau du carrefour rue du Languedoc et du carrefour rue de la cité à Chevilly-Larue et du carrefour de l'entrée SOGARIS à Rungis d'autre part, à savoir :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
 - la protection des arbres existants;
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
 - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la mise en œuvre de ces opérations, à savoir notamment :
 - les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs...
 - la coordination des maîtres d'ouvrage et la gestion des dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage suivant les dispositions de l'article 3.2 ci-après.

3.1.7. Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :

Périmètre de la SEMMARIS

La SEMMARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de déviation des réseaux Porte de Thiais et NOVATRANS et le déplacement du péage de la Porte de Rungis, à savoir :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
 - la protection des arbres existants;
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
 - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

Périmètre de la SILIC

La SILIC assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les déviations de réseaux et les aménagements de voirie sur le domaine de la SILIC, à savoir :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
 - la protection des arbres existants;
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
 - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

Périmètre de SOGARIS

SOGARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les aménagements de voirie pour le réaménagement du parking et de l'entrée SOGARIS, à savoir :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
 - la protection des arbres existants;
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;

- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

3.2. Maître d'ouvrage coordinateur

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 2.2, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste à :

- Assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc) ;
- Animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités de direction, comités de coordination, etc) ;
- Etre le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'article 10 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- Piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 17 ci-après ;
- Assurer la concertation des CSPS ;
- Coordonner les OPC des MOA ;
- Assurer le premier regard sécurité du système global, coordonner les regards sécurité des sous-systèmes du projet, et coordonner la mise au point des dossiers de sécurité successifs ;
- Gérer les interfaces avec des opérations connexes.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 52 mois à compter de la notification de la présente convention par le STIF et sous réserve de la mise en place des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE

5.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la réalisation de l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant projet à la date du 1^{er} janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et les frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage.

Elles s'élèvent à 292,100 M€ (CE 01/2006).

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provisions destinées à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

5.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation sont ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 01/2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TPO1 sera utilisé.

5.3. Coût d'objectif de la DDE 94 (jusqu'au 01/01/07) et de la DIRIF (après le 01/01/07)

Avant le 01/01/2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage d'une partie des acquisitions foncières et de la maîtrise d'œuvre de la RN 7, pour un coût d'objectif initial de 4,844 M€ (CE 01/2006). Ce périmètre a été transféré de la DDE 94 au CG 94 au 01/01/06.

Le décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1^{er} janvier 2006) fait apparaître un coût d'objectif ex-post pour la DDE 94 régularisé par la présente convention à 3,528 M€. Le montant des AE affectées non mandatées par la DDE 94 s'élève à 1,613 M€ qui seront transférés comptablement au CG 94 dans le cadre de la présente convention.

Au 01/01/2007, le périmètre de la DDE 94 restant correspondant aux travaux et frais de maîtrise d'œuvre liés au passage du tramway sous l'ouvrage supportant A106, au niveau du carrefour Lindberg, à Rungis a été transféré à la DIRIF, pour un coût prévisionnel de 1,121 M€ (CE 01/2006).

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DIRIF à compter du 01/01/2007 est donc fixé à **1,121 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

- 1,111 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières, le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,010 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 94.

Le coût d'objectif des travaux de la DIRIF est fixé à **1.111 M€ (CE 01/2006)** ; il se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	0,141 M€
Études d'aménagements de voiries et reprise ouvrage A106	0,688 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0.110M€
Provision pour aléas et imprévus	0,172 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,000M€</u>
	1.111 M€

5.4. Coût d'objectif du Département du Val de Marne

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne initialement fixé à 64,958 M€ (CE 01/2006) est modifié pour tenir compte du décompte réel des dépenses effectuées par la DDE 94 (jusqu'au 1^{er} janvier 2006) et de la régularisation des AE affectées non mandatées.

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne est donc fixé à **65,406 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

- 64,871 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières, le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,535 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne

Le coût d'objectif du Département du Val de Marne est fixé à **64,871 M€ (CE 01/2006)**.